

# UNA CIUTAT VERDA A PEU DE CARRER

## Urbanisme, Mobilitat, Paisatge, Salut

burjassot / godella / paterna / valència (Benimàmet i Beniferri)

---

una proposta urgent de rescabament de l'espai públic dels barris de la perifèria urbana arrabassat per les grans infraestructures viàries i ferroviàries metropolitanas

---

**la gènesi d'un entorn urbà degradat :** vies fèrries (1) i autovia (2)

---

1. Les actuals línies de FGV / Metrovalència L1 i L2 tenen el seu origen a les acaballes del segle XIX quan varen connectar Bétera i Lliria amb l'estació del Pont de Fusta, amb un traçat únic fins l'estació de l'Empalme coincident exactament amb el que actualment ocupa la línia L4 del tramvia. A partir d'aquesta estació totes dues línies es bifurquen (cap a Lliria i Cap a Bétera) mantenint el traçat primigeni.

Aquestes línies de l'antic trenet, discorrien aleshores pel mig de l'horta i tocaven molt tangencialment el nuclis urbans on, perifèricament o fins i tot al mig de l'horta, s'ubicaven les estacions.

Des d'aleshores l'Àrea Metropolitana de València ha multiplicat per cinc la seua població i els municipis de Burjassot, Godella i Paterna l'han multiplicada fins a per deu. Val això per palesar que aquestes poblacions de la primera corona i més pròximes a València han crescut abraçant la vella infraestructura ferroviària.

Aquest fet i el manteniment de la infraestructura exactament igual que al segle XIX, sense adaptar-se urbanísticament al creixement de les poblacions provoca un seguit de greus problemes de seguretat (amb accidents mortals freqüents), urbanístics amb barreres urbanes infranquejables, de comunicació i permeabilitat urbana i interurbana, de multitud de passos a nivell dins les poblacions i d'incapacitat per a donar servei a una societat moderna i amb altes demandes de connexió i mobilitat.

Si bé la L4 FGV, en la seua concepció com a tramvia, possibilita la integració en la nova trama urbana, exceptuant el pont sobre la L2, la degradació urbana és especialment greu a les L1 i L2 FGV que han de donar servei a uns 140.000 habitants i que transcorren en la seua pràctica totalitat en superfície, travessant nuclis urbans densament poblats com ara, Burjassot, Paterna, Godella i Benimàmet. En els últims anys s'han soterrat un tram de la L2 i un altre ben xicotet tram a la L1 al seu pas pel barri de l'Empalme a Burjassot.

Així doncs, es fa necessària una urgent actuació per al soterrament d'aquesta infraestructura, l'alliberament de la superfície que ara ocupa i una profunda restauració de l'espai urbà per on transcorre.



2. Des que en la dècada dels anys seixanta es va construir la Pista d'Ademús al seu pas pels termes municipals de Burjassot i València per enllaçar amb l'antiga carretera de Lliria (ara CV-35) el teixit urbà que envolta la infraestructura a sofert una transformació total, de manera que la via que transcorria pel mig de l'horta per endinsar-se al secà, aprofitant un ample corredor lliure d'edificació aleshores, actualment es troba absolutament integrada dins la trama urbana del municipi passant de ser una via interurbana que discorria per un territori predominantment rural a ser una via totalment urbana.

En aquell moment no es va contemplar que el creixement produït al voltant de l'autovia interurbana anava a consolidar-la, dècades després, com a via urbana, desencadenant un rosari de problemes no abordats a pesar de les nombroses queixes veïnals pel nivell de soroll que diàriament suporten els residents dels barris que la envolten. A més, el traçat, divideix el terme municipal de Burjassot en zona urbana en dos, la qual cosa fa que els barris de Burjassot i Benimàmet, estiguen totalment desconectats de la vida pública i social de la resta del municipi, amb els problemes que això comporta per al veïnat resident en aquests barris. Cal afegir que tot i que els principals impactes corresponen a Burjassot, també Paterna i sobretot Benimàmet es veuen afectats donat que formen part de la mateixa conurbació.

Actualment la totalitat del traçat de la CV-35 discorre dins la trama urbana de Burjassot, Benimàmet i Paterna, i això ocasiona una afecció de l'àrea urbana d'aquests municipis i, principalment sobre els barris de Sant Joan, l'Almara, Lucense, Cantereria i l'Empalme, però també sobre el conjunt del municipi i municipis veïns.

Les afeccions són de contaminació acústica, de contaminació atmosfèrica i d'emissió de partícules derivades de la combustió dels motors i d'un disseny urbanístic de nul·la qualitat i perniciosos per a la salut de la població. Entenen que la solució natural és la continuació del disseny de l'Avinguda de les Corts Valencianes en forma de Bulevard tot recuperant la seua funció com espai públic d'encontre i esbarjo, especialment en les vores urbanes, de forma compatible amb la funció viària de connexió intermunicipal. Esta és la única opció alternativa al conjunt d'impactes que la població dels barris de Burjassot afectats, el propi municipi partit en dos, així com Benimàmet i Paterna, han de suportar.

Entenem per tant que necessitem una nova concepció urbana, amb un disseny urbanístic integrador, modern i respectuós que promoga i millore la qualitat de vida de la ciutadania dels municipis afectats, cap a una ciutat més sostenible, habitable i saludable. Un urbanisme del segle XXI.



### **la proposta de regeneració urbana**

---

És evident que estem plantejant una complexa i ambiciosa intervenció sobre tres infraestructures (línia de metro, línia de tramvia i autovia) existents. És evident també que el veïnat dels barris i municipis afectats, porta massa anys esperant solucions i necessita resoldre en el més breu espai de temps possible la manca de qualitat de vida i el greu impacte urbanístic de les infraestructures existents.

Està consolidada a nivell europeu, i internacional, la tendència a la recuperació de l'espai públic com a lloc d'interrelació de les persones dins la ciutat. El fet és què, tal i com s'ha comentat, l'espai inicialment marginal de la CV-35 és a dia de hui una illa envoltada de ciutat amb una activitat urbana d'alta intensitat (centre universitari, centres comercials a banda i banda, Centre de Salut i d'Especialitats, Hospital IMED i trama urbana consolidada de Burjassot, Benimàmet i Paterna).

Sembla per tant coherent una política de recuperació d'aquest espai com espai públic dissenyat per facilitar les activitats relacionades amb els serveis, el contacte ciutadà, l'esbarjo i altres complementàries amb les activitats urbanes veïnes de manera compatible amb un viari de connexió intermunicipal que, en aquest tram, ha de tindre un disseny urbà i no d'autovia.

D'altra banda, és evident que la CV-35 al seu pas per Burjassot, Benimàmet i Paterna, és la continuació del Bulevard de l'Avinguda de les Corts Valencianes, una via segura, ben vegetada, amb amples voreres, passejos, carril bici i que manté pel seu disseny la permeabilització de la trama urbana on s'integra.

Per permetre aquest nou disseny, hauria d'executar-se el soterrament de la línia 2 de FGV. Això deixaria sense sentit el conegut com a Pont Trencat que ara salva les vies de les línies 2 i 4 de FGV i faria viable el seu desmuntatge i la reurbanització del conjunt de terrenys alliberats que passarien a formar part del nou bulevard continuació de l'Avinguda de les Corts

així com la recuperació i re-disseny de l'espai públic vora els centres comercials hui trencat per la susdita infraestructura.

D'altra part, el recent soterrament de la línia L1 al seu pas pel barri de l'Empalme de Burjassot, deixa sense sentit mantenir el pont que la salvava (entre la rotonda del Castell a Burjassot i l'accés a la Ronda Nord, podent ser també desmuntat i permetent reconstruir una connexió de caràcter urbà amb disseny de bulevard amb l'eixida cap a València i l'esmentada ronda.

Tot plegat conforma una revisió urbanística de tota la trama urbana afectada per la CV-35 i també de tot el traçat de les línies 1, 2 i 4 de FGV i la vora urbana existent entre el barri de l'Empalme i Benimàmet.

Un dels objectius que es persegueix amb aquest projecte, és la pacificació del tràfic rodat en tot l'entorn de l'actuació. Diverses experiències mostren que el fet de boulevarditzar els accessos a les grans conurbacions produeix un efecte de laminació del tràfic cap a les diferents destinacions dels trajectes. Pel contrari, la tipologia actual del traçat, en autovia, produeix successius estancaments del trànsit en les variacions de destinació i els encreuaments de direccions internes dins de la via.

En el cas concret de la V35, l'accés a l'àrea universitària de Burjassot (Universitat de València i Universitat Catòlica), el recinte firal de Fira València i Àpunt, el parc científic de la Universitat, l'Hospital IMED, el Centre de Salut i el Centre d'Especialitats, o els dos centres comercials adjacents en la zona de Burjassot, veurien millorada la seua accessibilitat, al mateix temps que no afectaria al tràfic central del Bulevard. Per tant s'aconsegueix una major fluïdesa i pacificació del trànsit al llarg de vora 3 kilòmetres en els accessos a València.

### **la inversió necessària: previsió pressupostària supramunicipal**

---

El rescabament de la degradació urbana d'aquests barris de la primera perifèria metropolitana requereix una intervenció sobre les infraestructures articulada en torn a tres actuacions :

**1. Soterrament de la via L2 de FGV** entre l'estació d'Empalme i l'estació de Benimàmet sobre la pròpia traça, donant continuïtat al soterrament executat entre aquesta i l'estació de Les Carolines i al Parc Lineal sobre la superfície alliberada. L'extensió total de les obres serà de 1.100 metres lineals

Complementàriament l'actuació comprendrà rebaixar a la cota del terreny el tram elevat de la CV-35 que salva les vies de la línia 2 de FGV així com les vies de la línia 4 de FGV que transcorre en paral·lel, en una llargària de 350 metres lineals.

L'estimació del pressupost a partir del mòdul unitari de 17 milions d'euros/kilòmetre, per una llargària de 1,10 Kilòmetres és de **19.000.000 €**, inclosa la reposició de serveis.

**2. Soterrament de la via L1 de FGV** entre l'estació de Burjassot (a l'alçada de l'Hort d'Almenar) i fins passada l'estació i el nucli urbà de Godella, sobre la pròpia traça, perllongat el soterrament ja executat, amb una extensió total de 2.100 metres lineals, tot materialitzant la creació d'un bulevard en superfície al llarg dels carrers que discorren fronterers a la via, en alguns trams com ara, Castelló i Mestre Lope i el carrer Bétera de Burjassot que coincideix fil per randa, amb el traçat actual i fins l'eixida del nucli urbà de Godella.

Complementàriament l'actuació comprendrà rebaixar a la cota del terreny el tram elevat del terreny la continuació del carrer Joanot Martorell, que creua les vies ja soterrades, al llarg de 200 metres lineals.

L'estimació del pressupost a partir del mòdul unitari de 17 milions d'euros/kilòmetre, per una llargària de 2,10 Kilòmetres és de **35.700.000 €**, inclosa la reposició de serveis.

**3. Redisseny en forma de bulevard de l'àrea urbana ocupada per la CV-35** i les vores dels barris afectats adequant-hi la cota de l'autovia, permeabilitzant la connexió entre ells configurant-ho com a espai públic enjardinat d'encontre i esbarjo.

Complementàriament l'actuació comprendrà el desmuntatge del conegut com a Pont Trencat (reconnectant en superfície el futur bulevard amb la Rodona del Castell) que sumaria a la resolució de problemes una notable millora del castigat Barri de l'Empalme.

L'estimació del pressupost a partir del mòdul unitari de 9,30 milions d'euros/kilòmetre, per una llargària de 2,00 Kilòmetres és de **18.700.000 €**, inclosa la reposició de serveis.